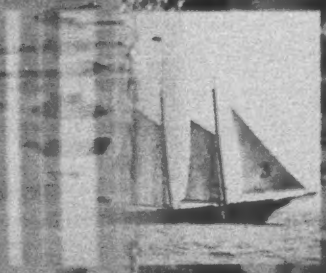
RAPPORT ANNUEL 2010



Atlantic Pilotage Authority

Administration de pilotage de l'Atlantique

Canada

L'Administration gère les services de pilotage à l'échelle du Canada atlantique, un territoire qui comprend quelque 33 000 km de côtes.

Le pilotage maritime est une des plus vieilles professions au monde; on parle des pilotes dans certains des documents les plus anciens de l'histoire. De nos jours, les pilotes disposent d'un équipement plus moderne et plus perfectionné; mais ils doivent, tout comme ceux qui les ont précédés, faire appel à leur grande maîtrise de la manœuvre des navires afin de les gouverner d'une main d'expert.

Les pilotes professionnels doivent connaître à fond leur zone de pilotage, notamment les infrastructures portuaires et les caractéristiques sous-marines, et être physiquement en mesure d'effectuer des transferts sécuritaires entre les bateaux-pilotes et les navires sur une mer agitée et par mauvais temps. Ils doivent être au courant de la façon de manœuvrer chaque navire pour pouvoir juger avec exactitude de l'influence du vent, des courants et des marées sur le bateau qu'ils pilotent.

Les pilotes professionnels qui travaillent pour l'Administration de pilotage de l'Atlantique suivent un programme de formation et de mentorat des plus complets. Leur savoir-faire et leur connaissance des lieux, que vient compléter une formation permanente, permettent à l'Administration de pilotage de l'Atlantique d'atteindre son objectif qui consiste à offrir un service sécuritaire et efficace aux navires qui font escale dans les ports du Canada atlantique.

Table des matières

Message du Président et du Chef de la direction 1
Le pilotage dans le Canada atlantique : une perspective historique 2
Revue de l'année 2010 4
Orientation stratégique 4
Aperçu financier 7
Zones de pilotage obligatoire 9
Examen comparatif 10
Perspectives pour l'avenir – 2011 et au-delà 11
États financiers 12

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

L'Administration de pilotage réalisera ce mandat en fournissant l'expertise, l'expérience et la technologie nécessaires pour répondre aux besoins de l'industrie. Elle se fait un devoir de maximiser l'utilisation de ses ressources et de ses atouts afin d'atteindre ses objectifs d'une façon sûre et respectueuse de l'environnement.

Nous continuerons d'assurer un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique. Pour ce faire, l'Administration tirera le meilleur parti possible des occasions qui se présenteront, et ce, dans l'intérêt des divers ports et districts et des localités environnantes.

SIÈGE SOCIAL
Administration de pilotage de l'Atlantique
Tour Cogswell, pièce 910
2000, rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3K1
tél. 902.426.2550; téléc. 902.426.4004
www.atlanticpilotage.com

Conception : Colour; Traduction : Traductions F. Orveine Inc. ; Impression : Maritime Digital Colour

LES ADMINISTRATEURS, LA DIRECTION ET L'ÉQUIPE DE GESTION

1. Peter MacArthur, CMA, chef des affaires financières
2. Nancy Gordon, directrice administrative
3. Jim Stoneman, représentant de l'industrie du transport maritime, Halifax, N.-É.
4. Elizabeth Stewart, administratrice des ressources humaines
5. Tom Calkin, B.Sc.C.E., M.B.A., P.Eng., CMC, président, Falmouth, N.-É.
6. William Rooney, représentant du secteur public et vice-président, Morell, Î.-P.-É.
7. Capitaine Anthony McGuinness, chef de la direction
8. Alisa Aymar, CGA, représentante du secteur public, Saulnierville, N.-É.
9. Capitaine David Fox, directeur des opérations
10. Capitaine Edward Anthony, représentant des pilotes, St. John's, T.-N.-L.
11. Capitaine Alan Stockdale, représentant des pilotes, Halifax, N.-É.
12. Brian Bradley, MBA, CGA, contrôleur
13. Martin Karlsen, représentant de l'industrie du transport maritime, Halifax, N.-É.
14. Elaine Lockhart, adjointe administrative
15. John Griffin, gestionnaire des opérations

Le conseil d'administration
La direction et l'équipe de gestion

Message du Président et du Chef de la direction

Le 9 mars 2011

L'honorable Chuck Strahl, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
Tour C – 330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

En application de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous avons le plaisir de vous soumettre le rapport annuel de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) pour 2010.

L'Administration a atteint en 2010 l'objectif d'autonomie financière qu'elle visait. La profonde récession planétaire, qui a débuté en 2008, continue d'avoir un impact sur le transport maritime mondial. Toutefois, l'Administration a bien su composer avec la morosité économique et a même enregistré une légère hausse des affectations de bateaux par rapport à 2009. Ce facteur, conjugué aux modifications de tarifs des dernières années, s'est traduit par des résultats financiers positifs.

Nous tenons à rendre hommage aux parties prenantes de l'Administration. En dépit des restrictions financières imposées à leurs entreprises, nos clients ont collaboré avec nous lors des consultations régulières de l'organisme pour faire en sorte que des tarifs justes, raisonnables et équitables soient instaurés dans toute la région de l'Atlantique. Nos clients ont soutenu les différentes initiatives tarifaires introduites ces dernières années et ils ont appuyé d'autres modifications tarifaires prévues pour 2011. L'Administration s'est engagée à maintenir cette relation mutuellement avantageuse avec ses clients afin de leur procurer, comme ils le demandent, un service de pilotage sécuritaire, efficace et ponctuel à un coût juste et raisonnable.

Pendant l'année, les pilotes de l'Administration ont effectué 9 338 affectations dont 99,91 pour cent se sont déroulées sans incident.

Le programme de remplacement des bateaux-pilotes s'est poursuivi en 2010. La procédure de sollicitation rigoureuse et équitable qui est suivie par l'Administration lui a permis de recevoir des propositions de la part d'un certain nombre de chantiers navals. En décembre, l'Administration a accepté la proposition d'une entreprise bien établie à Lunenburg, en Nouvelle-Écosse.

Un contrat a été négocié et signé avec ce chantier naval au début de 2011. D'ici septembre 2012, deux bateaux pilotes seront livrés à l'Administration, l'un étant destiné à Halifax, en Nouvelle-Écosse, et l'autre à Saint John, au Nouveau-Brunswick.

En 2010, l'Administration a entrepris une étude générale, menée par un organisme indépendant, de certains ports où le pilotage n'est pas obligatoire en Nouvelle-Écosse afin de déterminer s'ils devraient être assujettis à un examen selon la Méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP). Il y a actuellement dans ces ports des mouvements de navires commerciaux qui sont susceptibles ou non de causer des problèmes de sécurité. Plus tard dans l'année, l'Administration a procédé à une étude similaire des ports où le pilotage est obligatoire dans le nord du Nouveau-Brunswick ainsi que celui de Belledune où il ne l'est pas.

Au terme de l'étude menée dans le nord du Nouveau-Brunswick, il a été prévu d'effectuer en 2011 un examen selon la MGRP du port de Belledune. Les recommandations de cet examen général seront étudiées par le Conseil afin de déterminer si d'autres examens selon la MGRP auront lieu.

Les recommandations MGRP concernant la rivière Ste-Croix et le port de Bayside continuent d'être assujetties au processus réglementaire.

En plus de superviser l'orientation stratégique de l'organisme, les membres de l'Administration participent toujours activement à l'instauration de pratiques de gouvernance d'entreprise efficaces. De concert avec la direction, ils ont perfectionné cette année encore nos systèmes de gestion des risques et supervisent avec diligence la gestion et le contrôle de nos finances.

Nous avons encore une fois le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique continue à offrir un service exemplaire, de la façon la plus sécuritaire et la plus économique possible, afin de satisfaire ses usagers tout en respectant les exigences de la *Loi sur le pilotage*.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

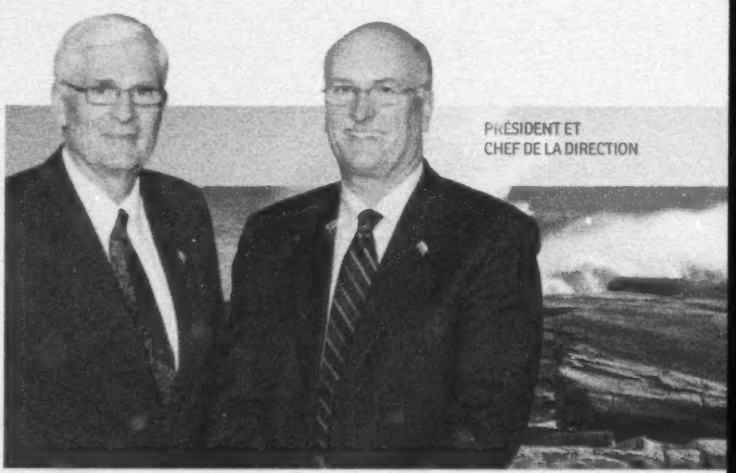
Le chef de la direction,

Anthony McGuinness

Le président,

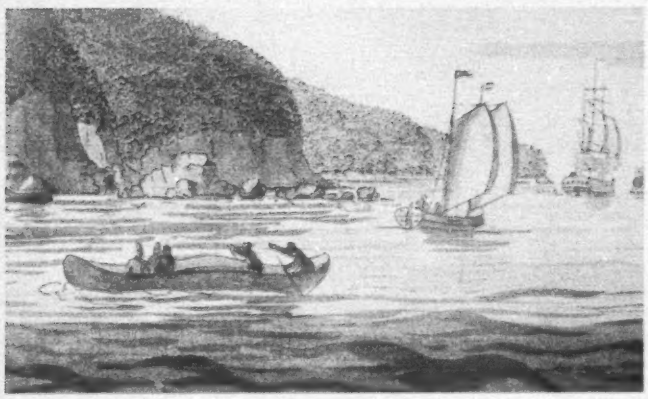
Tom Calkin

Tom Calkin, BSc.C.E., M.B.A., P.Eng., CMC



PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Le pilotage dans le Canada atlantique : *une perspective historique*



Les micmacs ont été à coup sûr les premiers pilotes dans le Canada atlantique. Présents dans la région depuis plusieurs milliers d'années, ils sillonnaient les eaux côtières à bord de leurs canots de mer. Ils avaient l'habitude de se déplacer dans la baie de Fundy et le détroit de Northumberland, et de traverser le détroit de Cabot qui sépare la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador. Les Européens de l'époque pensaient que les micmacs se guidaient à l'instinct, alors que cela tenait bien plus à leur connaissance des courants, des marées et des dangers pour la navigation de l'endroit.

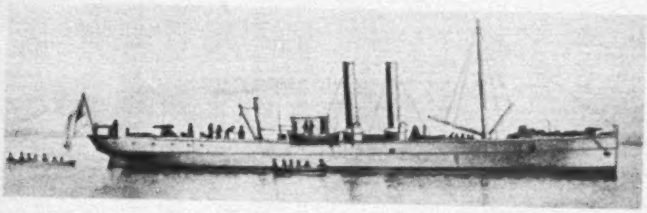
Les premiers explorateurs ont souvent fait appel aux micmacs pour piloter leurs navires dans ces eaux inconnues. Dans leur ouvrage intitulé *She's All Yours Mr. Pilot- The Marine Pilots of Saint John*, le commandant Donald Duffy et Neil McKelvey, C.C., Q. C. font l'observation suivante :

« On dit que lorsque de Champlain est arrivé, les autochtones se sont approchés en canot de son navire et l'ont guidé jusqu'à Saint John, en le mettant en garde contre les dangers du mascaret à l'embouchure de la rivière. Les autochtones ont été en les premiers pilotes de la région. »

Sir Humphrey Gilbert aurait pu recourir à leur aide. Quand il est arrivé à St. John's en 1583 pour prendre possession de Terre-Neuve au nom de la reine Élisabeth, son vaisseau a heurté un rocher dans le détroit. Heureusement pour lui, il y avait dans le port 36 bateaux de différentes nationalités et les marins ont aidé à dégager le navire. Le maître de bord a été relevé de ses fonctions – il n'est sans doute pas le dernier à avoir éprouvé des difficultés à cet endroit. Comme le raconte Paul O'Neill dans son livre *The Oldest City*, il a fallu se résoudre à agir :

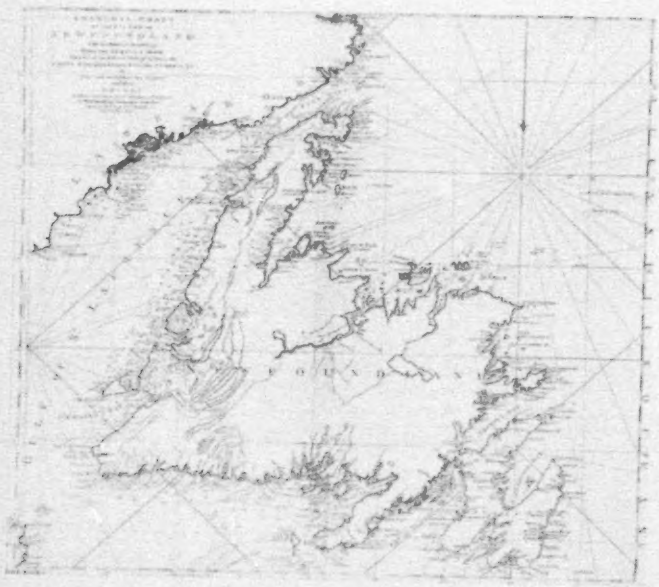
« Le 23 juillet 1812, le gouverneur Duckworth a donné l'ordre d'« encourager cette catégorie d'hommes appelés pilotes » qui avaient été récemment chargés d'aider les vaisseaux à entrer dans le port de St. John's et à en sortir. Les armateurs ont reçu pour consigne de fournir des renseignements sur toutes les arrivées et tous les départs prévus, et ceux qui refusaient l'aide d'un pilote le faisaient à leurs risques et périls. L'utilisation de pilotes est devenue obligatoire par la suite. »

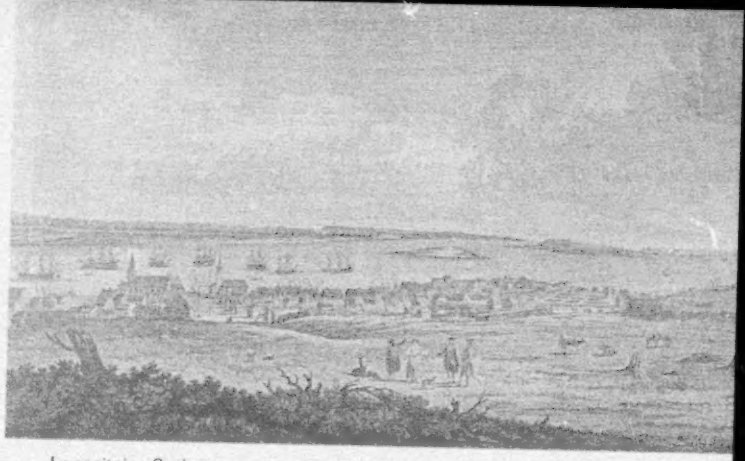
Quand Edward Cornwallis s'est installé à Halifax en 1749, son bateau, le *Sphinx*, a mouillé au large pendant toute une semaine parce qu'il n'y avait pas de pilote pour l'aider à entrer dans le port. Le 21 juin, il a hélé un navire parti de Boston pour se rendre à Louisbourg qui passait par là et qui avait deux pilotes à son bord. L'un d'eux a piloté le *Sphinx* jusqu'au port. Un service de pilotage a été mis sur pied dans le port en l'espace d'une année. Ce n'est toutefois qu'en 1826, après qu'un navire se soit échoué, que l'Assemblée législative de la colonie a adopté une loi qui réglementait le pilotage et obligeait les pilotes à passer avec succès un examen avant d'obtenir un permis.



Pendant la guerre de Sécession, le croiseur confédéré CSS *Tallahassee* est entré dans le port d'Halifax pour prendre une cargaison de charbon de soute et d'eau. Il avait été pris en chasse par deux navires de guerre de l'Union. Le gouvernement britannique, qui était officiellement neutre pendant le conflit, n'a accordé que 48 heures d'escale à chacun des protagonistes. Les navires de guerre de l'Union, qui mouillaient dans le principal chenal maritime, se tenaient prêts à attaquer le *Tallahassee* dès qu'il sortirait du port. Le maître de bord du *Tallahassee* s'est renseigné et a retenu les services de Jock Fleming, un pilote d'expérience. Les deux hommes ont convenu de faire passer le bateau par le chenal Eastern Passage, qui était considéré trop peu profond et trop étroit pour un navire de la taille du *Tallahassee*. Au beau milieu de la nuit du 20 août 1864, Fleming a piloté le bateau dans le passage traître en suivant le sillage d'un bateau de pêche qui sondait la profondeur de l'eau. Le *Tallahassee* s'est échappé en douce et les navires de guerre de l'Union ont découvert le lendemain matin à l'aube que leur proie avait disparu.

Le capitaine James Cook a acquis une réputation mondiale en explorant le Pacifique au XVIII[e] siècle. Bien des gens ignorent toutefois qu'il a passé beaucoup de temps dans le Canada atlantique, et a dessiné des cartes nautiques détaillées et précises dont certaines ont été utilisées pendant plus de 200 ans avant d'être remplacées. Les pilotes, surtout ceux de Terre-Neuve-et-Labrador, se sont fiés à ses cartes des années durant et ont envers lui une dette de gratitude.





Le capitaine Cook est venu une première fois dans le Canada atlantique en 1758 lorsque les Britanniques ont envahi la forteresse de Louisbourg. Il a aussi participé à la campagne de Québec, puis il a commandé des vaisseaux à Halifax et à St. John's. En 1763, il a été nommé surintendant de Terre-Neuve, un poste qu'il a occupé plus de quatre ans et pendant lequel il a surveillé l'essentiel de la côte sud et ouest de l'île.

Les premiers pilotes du Canada atlantique devaient se fier à leur connaissance d'un port pour guider les navires. Il n'existait pour ainsi dire pas d'autres aides à la navigation. Les lampes Trinité ont été l'une des premières aides à la navigation utilisées à Saint John. Elles étaient alignées sur le clocher de l'église de Trinité. Le premier modèle, créé en 1842, était une simple lampe à huile. Il a été remplacé en 1847 par une lampe à gaz et en 1849 par trois lampes à gaz rouges. Si le pilote pouvait voir distinctement les trois lampes, il savait qu'il était dans la bonne direction. S'il n'en voyait qu'une ou deux, il devait modifier sa trajectoire. Les lampes ont été restaurées en 1967 et finalement remplacées par une reproduction en 1997, après 145 années de bons et loyaux services.

Pendant la restauration des lampes Trinité en 1967, un mémorial a été érigé en souvenir d'un incident tragique survenu le 14 janvier 1957. Ce matin-là, alors que le froid était mordant et qu'une brume arctique (il s'agit d'une vapeur épaisse qui se forme à très basse température) s'était abattue sur le port, le *bateau-pilote n° 1* a été sectionné en deux par le cargo *Fort Avalon* qui arrivait. Le bateau-pilote a coulé aussitôt avec les sept personnes à son bord. Le 14 janvier 2007, un service a été donné à la mémoire des victimes.

Cette tragédie en rappelle une autre survenue près de 17 ans plus tôt avec un bateau-pilote d'Halifax. Le 28 mars 1940 un peu avant minuit, la goélette-pilote *Hebridean* basée non loin de Herring Cove, a été accidentellement éperonnée par le cargo *Esmond*. Neuf pilotes et membres d'équipage ont perdu la vie et six ont survécu. Le *Hebridean* et les corps des neuf disparus n'ont jamais été retrouvés. La localité de Herring Cove fournit depuis longtemps des pilotes et des équipages de bateaux-pilotes pour le service de pilotage à Halifax, un héritage dont elle est fière. Le 23 octobre 2010, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a tenu à Herring Cove un service commémoratif lors duquel elle a dédié un monument à la mémoire des neuf disparus.

Orientation stratégique 2010

Le Conseil d'administration a retenu comme priorités stratégiques pour l'Administration les six domaines que voici :

La gouvernance	*La protection de l'environnement*
La qualité du service	*L'autonomie financière*
La technologie	*Les ressources humaines*

Gouvernance

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est une des quatre administrations mises sur pied en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Selon l'article 18 de la loi, l'Administration a reçu le mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Le Conseil d'administration de l'APA se compose d'un président à temps partiel et d'au plus six membres – deux représentants des pilotes, deux représentants de l'industrie du transport maritime et deux représentants du secteur public. Cette représentation réunit de manière idéale les connaissances du secteur maritime, la perspective du transport maritime, et une grande expérience des affaires. Le Gouverneur en conseil nomme les membres du Conseil d'administration, et ce dernier répond de sa gestion au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le Conseil d'administration compte un certain nombre de comités très actifs et les nouveaux administrateurs reçoivent, au moment de leur nomination, une formation portant sur l'Administration en soi et sur sa gouvernance. Le Conseil d'administration dispose ainsi d'un processus et d'une structure adéquats pour surveiller l'orientation et la gestion de l'Administration pour qu'elle remplisse efficacement son mandat. Les politiques régissant l'intendance de l'APA et le fonctionnement du Conseil d'administration font l'objet d'une révision constante et, au besoin, des changements y sont apportés.

En 2007, le Conseil d'administration a mené un processus de planification de l'orientation afin de fournir à l'Administration un plan stratégique à plus long terme que celui offert par le Plan directeur sur cinq ans. L'Administration revoit et met à jour le plan chaque année.

Protection de l'environnement

L'Administration continue à surveiller et à évaluer tous les aspects de son mandat pour cerner les changements dans les facteurs et les circonstances qui pourraient avoir un impact sur la sécurité. Si l'on détermine qu'un tel changement mérite un examen plus approfondi, l'Administration retient les services d'un conseiller indépendant pour effectuer un examen selon la Méthodologie de gestion des risques de pilotage (MGRP). La MGRP, qui est élaborée par les administrations de pilotage et Transports Canada, fait appel à une méthodologie de gestion des risques qui a fait ses preuves afin d'évaluer les circonstances dans un secteur donné. L'Administration s'est servie de la MGRP avec succès, et à plusieurs reprises, afin de déterminer les risques inhérents à des conditions changeantes. En 2010, l'Administration a demandé à un tiers indépendant d'effectuer un examen général des zones de pilotage non obligatoire en Nouvelle-Écosse afin de déterminer celles qui méritaient une analyse au moyen de la MGRP.

L'Administration et ses pilotes s'intéressent vivement à la protection de l'environnement et souhaitent que rien ne soit compromis lors de la construction de nouvelles installations ou quand on remarque que le trafic change dans un port. Les ports et l'industrie demandent souvent l'avis de l'Administration et des pilotes lors de la planification de nouveaux projets. Les conseils peuvent porter sur l'emplacement de nouveaux postes d'accostage, la faisabilité d'accueillir des navires plus gros à une installation, l'analyse du tirant d'air nécessaire sous des structures fixes, ou la programmation de simulateurs utilisés dans la formation des marins. Par exemple, on a consulté l'Administration et les pilotes de Saint John au sujet de la conception et de l'emplacement du nouveau terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) dans le port. Au Cap-Breton, les pilotes ont donné leur avis sur le dragage du port de Sydney en prévision d'un projet de terminal pour conteneurs. Les pilotes d'Halifax ont conçu, en collaboration avec l'Administration portuaire d'Halifax et l'Halifax/Dartmouth Bridge Commission, un système de tirant d'air qui utilise des données GPS pour assurer la navigation sécuritaire des porte-conteneurs post-Panamax sous les ponts portuaires.

Qualité du service

L'Administration rencontre souvent les intéressés dans la région afin de déterminer leurs besoins, de faire rapport sur l'état de ses finances, de discuter de questions liées aux opérations et d'échanger de l'information. En 2010, l'APA a assisté à des réunions de consultation au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador, dans chacun des ports suivants : Saint John (N.-B.), Halifax (N.-É.), Canso (N.-É.), St. John's (T.-N.-L.), Corner Brook (T.-N.-L.) et la Baie Placentia (T.-N.-L.). D'autres réunions ont également eu lieu avec la Fédération maritime du Canada et l'Association des armateurs canadiens pour discuter du fonctionnement général de l'APA. L'Administration a tenu un total de 13 réunions consultatives pendant l'année. Outre ces réunions organisées par l'Administration, des représentants de la direction et des pilotes ont assisté à de nombreuses autres rencontres tenues par des intéressés dans toute la région.

Pendant l'année, l'Administration a tenu son assemblée publique annuelle à St. John's (T.-N.-L.). Elle a présenté à cette occasion ses résultats de 2009 et son orientation stratégique aux participants et à d'autres intéressés. L'Administration tiendra ses prochaines assemblées publiques annuelles dans différents endroits des provinces de l'Atlantique.

L'Administration a continué à faire des investissements à long terme pour améliorer la qualité du service qu'elle assure. Deux bateaux-pilotes rapides ont été mis en service dans la Baie Placentia (T.-N.-L.) en 2007. En 2010, l'Administration a attribué le contrat pour la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes pour les ports d'Halifax et de Saint John au terme d'un processus de sélection rigoureux et transparent. Ces navires devraient entrer en service en 2012. L'Administration surveille toujours les opérations des bateaux-pilotes dans tous les districts afin de déterminer si des améliorations peuvent être apportées.

L'Administration appuie le déploiement de bouées météorologiques dans plusieurs zones stratégiques afin de fournir des renseignements plus exacts et ponctuels sur les conditions météorologiques et maritimes aux pilotes, aux autres marins et à l'industrie. Cette initiative a été menée conjointement par l'Administration et l'Association des pilotes maritimes du Canada, qui sollicitent le soutien de l'industrie et des organismes gouvernementaux.

Indicateurs clés du service

L'Administration consulte ses clients afin d'établir le niveau de service requis dans chaque port. Dans certains ports, le trafic comporte de nombreuses périodes de pointe, ce qui oblige à faire appel à plus de pilotes que la moyenne globale des affectations ne le montre. L'Administration détermine les besoins en personnel dans chaque zone de pilotage obligatoire en fonction des exigences du client et de l'activité prévue dans chaque port. Pendant les périodes où le trafic est trop élevé, des retards peuvent se produire. L'embauche pour ces rares périodes de pointe coûterait beaucoup trop cher aux clients du port. L'Administration travaille donc avec chaque port pour composer avec ces périodes de pointe. De 2008 à 2010, l'Administration a notamment embauché à Halifax un pilote retraité pour un contrat de courte durée au plus fort de la saison des croisières en raison du trafic élevé pendant ce laps de temps relativement bref.

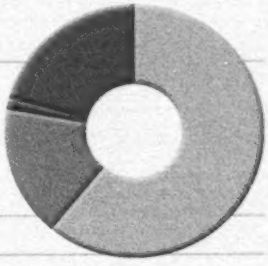
Il y a plusieurs années, l'Administration a élaboré une méthodologie structurée pour régler les plaintes formulées à son encontre, et ce, en réponse à l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Ce mécanisme, qui se veut le plus convivial possible, a pour but d'assurer en temps opportun un suivi auprès du plaignant. Le retard dans l'exécution d'une affectation était la raison invoquée le plus souvent. Dans certains cas, le retard est causé par des facteurs qui ne sont pas du ressort de l'Administration, comme le temps ou l'indisponibilité des services portuaires tels que ceux de remorqueurs.

En 2010, l'Administration a reçu en tout 47 plaintes, tous motifs confondus, sur un total de 9 338 affectations. Cela signifie que 99,5 % des affectations ont été effectuées sans faire l'objet d'une plainte. Toutes les plaintes reçues sont incluses dans le nombre total d'affectations indiqué plus haut, y compris celles qui portaient sur des retards n'ayant pas été causés par l'Administration.

En 2010, 96,6 % des affectations ont commencé dans l'heure suivant celle qui était prévue dans la demande, comparativement à 96,4 % en 2009. La plupart des retards sont survenus dans des circonstances indépendantes de la volonté de l'Administration, comme un navire retardé par des problèmes de cargaison, de main-d'œuvre ou de remorqueur. En 2010, 61,1 % des retards ont été causés par les navires (72,6 % en 2009) et 16,6 % (9,4 % en 2009) ont été imputables aux conditions météorologiques et aux circonstances indépendantes de la volonté de l'Administration. Dans 22,3 % des retards (18 % en 2009), la cause principale était le manque de pilotes ou l'indisponibilité des bateaux-pilotes. La moyenne des retards était de 1,8 heure, contre 2,0 heures en 2009. Le tableau ci-dessous montre les types de retards pour les 3,4 % des affectations qui n'ont pas commencé à temps.

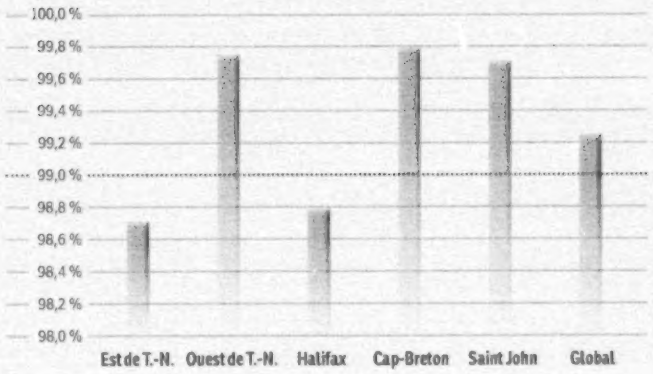
Retards dans les affectations, par catégorie, en 2010

Navire	**61,1 %**
Pilote	**20,7 %**
Temps et autres motifs	**16,6 %**
Bateau-pilote	**1,6 %**
Total	**100 %**



La norme de service de l'Administration consiste à assurer le service dans l'heure suivant celle qui est prévue dans la demande pour 99,0 % des affectations (exception faite des retards indépendants de la volonté de l'Administration).Cette norme a été dépassée en 2010, les services de pilotage ayant été fournis à temps pour 99,25 % des affectations (99,35 % en 2009). L'Administration applique aussi cette norme à chaque district ou port. En 2010, Halifax et l'est de Terre-Neuve-et-Labrador n'ont pas respecté la norme (98,8 % et 98,7 %, respectivement). Le tableau qui suit montre les résultats pour chaque port ou district.

Pourcentage des retards de pilotage, par district, en 2010



Incidents de transport maritime en 2010

Les pilotes de l'Administration on rapporté huit incidents de transport maritime en 2010. Ils sont tous mineurs et sont décrits ci-dessous :

Incidents de transport, par type, en 2010

	2010	2009
Contact avec un quai	**7**	5
Contact avec l'équipement portuaire	**0**	3
Contact avec le fond marin	**0**	1
Autre	**1**	0
Total	**8**	9

L'Administration s'efforce d'assurer un service de pilotage sûr et efficace dans la région de l'Atlantique. Le nombre total d'incidents indique que 99,91 % des 9 338 affectations de pilotage se sont déroulées sans incident.

Autonomie financière

La *Loi sur le pilotage* stipule que les tarifs de pilotage doivent être établis de sorte que l'Administration puisse exploiter son service de manière autonome sur le plan financier, et que les tarifs doivent être équitables et raisonnables. Pour parvenir à l'autonomie financière, des ajustements tarifaires sont apportés en fonction des impératifs financiers et opérationnels de chaque port, plutôt que d'appliquer des augmentations tarifaires globales pour tous les ports. L'objectif visé est l'autonomie financière de chaque zone desservie afin d'éliminer l'interfinancement des ports. L'Administration s'appuie sur les prévisions du trafic maritime et les recettes et dépenses correspondantes pour déterminer la santé financière de chaque port. On surveille tous les aspects des opérations dans une zone donnée pour déterminer si des mesures d'économie conviendraient mieux avant de penser à une augmentation du tarif.

En 2010, l'Administration a modifié son tarif dans dix zones de pilotage obligatoire : Saint John (N.-B.), Halifax (N.-É.), détroit de Canso (N.-É.), lac Bras d'Or (N.-É.), St. John's (T.-N.-L.), Baie Placentia (T.-N.-L.), Holyrood (T.-N.-L.), Humber Arm (T.-N.-L.), Stephenville (T.-N.-L.) et Baie des Exploits (T.-N.-L.). Tous les droits de pilotage dans les autres zones de pilotage obligatoire et de pilotage facultatif sont restés les mêmes.

Au cours des dernières années, certains ports, dont ceux de la Baie Placentia, de St. John's, d'Halifax et de Saint John, ont connu une volatilité considérable au chapitre des activités et des recettes. L'Administration a examiné la structure tarifaire afin de réduire l'impact de cette volatilité

tout en éliminant les anomalies et en rendant les tarifs équitables pour tous les clients. Cela a consisté à harmoniser la façon dont les mouvements de navires sont facturés, en veillant à ce que les frais de base couvrent l'utilisation des bateaux-pilotes dans chaque région et qu'il y ait des frais minimums dans les régions qui ont des pilotes salariés. Les changements tarifaires étaient destinés à permettre à l'Administration de maintenir son autonomie financière tout en assurant le service de qualité auquel s'attendent les clients de l'APA.

Technologie

L'Administration considère qu'il est important d'investir dans la technologie pour remplir son mandat. La technologie sert à augmenter la productivité, à améliorer la qualité du service et à garantir la sûreté du pilotage. Il existe un comité de la technologie pour étudier les utilisations possibles de la technologie dans l'intérêt de l'APA. Le comité se compose de représentants des pilotes et de l'équipe de direction.

L'Administration continue à installer des Systèmes d'identification automatique (SIA) sur tous ses nouveaux bateaux-pilotes afin de fournir aux pilotes et aux équipages des informations précises et opportunes. En 2010, l'Administration a continué d'investir dans une technologie de récupération d'homme à la mer pour ses bateaux d'Halifax. Si cette technologie s'avère fiable, il est prévu d'en étendre l'utilisation à d'autres bateaux à l'avenir. Deux sites Web avec accès sécurisé ont été lancés en 2010 à l'intention des clients et des employés de l'Administration afin de permettre un échange d'information efficace entre ces derniers et le centre des affectations ainsi que la direction de l'Administration. Un nouveau logiciel comptable a été obtenu en 2010 et sera installé au début de 2011.

Ressources humaines

Dotation

L'Administration s'efforce de conserver une liste de candidats compétents admissibles pour pourvoir les postes de pilotes vacants à l'APA. La liste comporte encore quatre candidats compétents.

Un pilote employé a été ajouté en 2010. Il a été embauché à Halifax (N.-É.) afin de maintenir un niveau de service plus acceptable dans le port pendant les périodes de pointe. Les autres besoins en effectifs sont demeurés stables pendant l'année.

*Personnel, par categorie**	*2010*	*2009*	*2008*
Pilotes employés	46	45	44
Bateaux-pilotes	14	14	14
Cadres et personnel administratif	10	10	10
Affectateurs	6	6	6
Total	76	75	74
Pilotes contractuels	13	13	9

**** Personnel à temps plein (ou l'équivalent) faisant partie des effectifs au 31 décembre de chaque année.***

Formation

L'Administration a dû comprimer ses dépenses en 2009 afin de recouvrer sa santé financière. La formation qui n'était pas nécessaire immédiatement a été reportée à plus tard. Le programme progressif de formation des pilotes a été réintroduit en 2010 avec la contribution des représentants des pilotes de chaque zone. Les pilotes apprentis et les pilotes ayant moins d'expérience ont appris sur le tas en compagnie de pilotes expérimentés qui ont joué le rôle de mentors. Au début de leur carrière, tous les pilotes participent à des cours de formation à bord de modèles réduits ou de simulateurs; après avoir acquis une certaine expérience, ils suivent un cours plus avancé. On offre de temps à autre des cours de recyclage aux pilotes d'expérience. D'autres cours, comme celui sur la gestion des ressources de la passerelle, sont également proposés à tous les pilotes. En outre, l'Administration a travaillé avec l'industrie et les pilotes pour mettre au point des cours sur mesure dans des domaines spécialisés comme l'utilisation des remorqueurs pour l'accompagnement des pétroliers et les caractéristiques des systèmes de propulsion Azipod installés sur les paquebots.

Sécurité au travail

L'Administration continue à organiser fréquemment des réunions du Comité de santé et de sécurité au travail et elle est résolue à collaborer dans un esprit de consultation avec ce comité, tous les employés et les entrepreneurs pour faire en sorte que le milieu de travail soit toujours sûr et sécuritaire. Le Comité de santé et de sécurité au travail s'est réuni neuf fois en 2010 et 17 problèmes soulevés par le Comité ont été réglés avant la fin de l'année.

Examen spécial

En 2007, le Bureau du vérificateur général a effectué un examen spécial de l'Administration, comme l'exige l'article 138 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'objectif était de fournir à l'APA l'assurance raisonnable que ses actifs étaient protégés et surveillés, que ses ressources étaient gérées de manière rentable et efficiente, et que ses opérations étaient menées efficacement. Les vérificateurs ont conclu avec une assurance raisonnable que les systèmes et les pratiques examinés ne présentaient pas de lacunes importantes. Les vérificateurs ont cerné diverses possibilités en vue d'améliorer la qualité des systèmes et des pratiques de l'APA. En 2010, l'Administration a donné suite à ces recommandations et a apporté des améliorations au chapitre de la sécurité des bateaux-pilotes et de l'évaluation du rendement des pilotes. En ce qui concerne la sécurité des bateaux-pilotes, l'Administration a installé des caméras pour surveiller les navires et elle cherche d'autres moyens de rendre les bateaux sécuritaires, notamment en les dotant de rambardes et de systèmes d'alarme. Au chapitre de l'évaluation du rendement des pilotes, l'Administration a conclu une entente avec l'Association des pilotes maritimes du Canada à propos du format à donner aux évaluations de pilotes.

Vérification interne

L'Administration a retenu les services d'un cabinet d'experts-comptables pour la vérification interne. En 2010, une vérification a été effectuée sur l'entretien des navires de l'Administration. Elle a porté notamment sur les méthodes utilisées pour planifier l'entretien, la recherche de fournisseurs et les contrôles internes. Les résultats définitifs et les recommandations de cette vérification sont attendus pour le début de 2011.

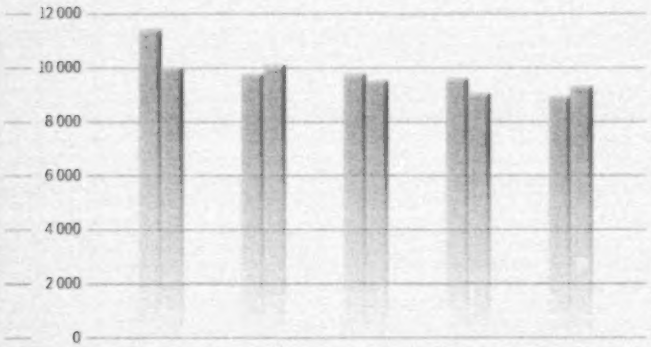
Aperçu financier 2010

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a commencé à se remettre des effets de la récession mondiale en 2010 et a enregistré une hausse des affectations de pilotage par rapport à 2009. Cette augmentation est la première depuis 2007 et la plus marquée depuis 2003.

Les budgets sont préparés en même temps que le Plan directeur de l'Administration et ils reposent sur des prévisions du trafic des navires pour l'année suivante. La direction se réunit à plusieurs reprises avec les parties prenantes afin de discuter des questions financières et de service, notamment des exigences tarifaires. Le budget d'exploitation pour 2010 a été établi au troisième trimestre de 2009 alors que la récession sévissait encore au Canada.

Les projections budgétaires commencent par une estimation du nombre et du type de bateaux appelés à faire escale dans les ports du Canada atlantique. Les navires battant pavillon étranger composent l'essentiel des embarcations desservies par l'Administration; en 2010, les navires étrangers ont représenté 73 % du trafic et généré 75 % des recettes. L'Administration a enregistré 9 338 affectations de pilotage durant l'année, soit 374 affectations (4,2 %) de plus que prévu. Le nombre réel des affectations a augmenté de 275 (3 %) par rapport à 2009.

Affectations de pilotage prévues et réelles – 2006-2010



	2006	2007	2008	2009	2010
Budget	11 456	9 799	9 799	9 619	**8 964**
Réelles	10 041	10 134	9 541	9 063	**9 338**

En 2009, le nombre de cargos a diminué de plus de 21 % par rapport à l'année d'avant. Une partie de ce commerce a été récupérée en 2010, les cargos ayant en effet augmenté de 15 %. Le tableau ci-dessous montre une ventilation des affectations par principale catégorie en 2010 par rapport à 2009. La catégorie Cargo, qui comprend le fret en vrac, les cargaisons sèches et les cargaisons diverses, ainsi que les navires-rouliers, est celle qui a le plus pâti de la récession et où la hausse du trafic est la plus marquée. Le trafic des pétroliers a légèrement diminué, surtout dans le détroit de Canso (N.-É.).

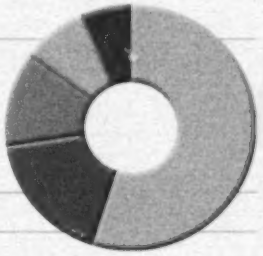
La catégorie « Autre » ci-dessous inclut un certain nombre de sources d'activité moins importantes pour l'Administration comme des bateaux de pêche, des plateformes pétrolières, des navires ravitailleurs, des navires de recherche océanographique ainsi que des dragueurs et des barges. L'augmentation dans cette catégorie est surtout due à une hausse des affectations de navires hauturiers de ravitaillement à St. John's (T.-N.-L.). Les affectations de dragueurs et de barges, qui comptent pour 38 % de l'activité (43 % en 2009), représentent le principal segment dans cette catégorie.

Affectations	*2010*	*%*	*2009*	*%*
Pétrolier	**3 873**	**42 %**	4 015	44 %
Cargo	**2 177**	**23 %**	1 892	21 %
Porte-conteneurs	**1 332**	**14 %**	1 321	15 %
Autre	**1 294**	**14 %**	1 194	13 %
Paquebot de croisière	**662**	**7 %**	641	7 %
Total	**9 338**	**100 %**	9 063	100 %

Les affectations de pétroliers ont représenté 41 % du trafic en 2010 mais 55 % des recettes de l'Administration, contre 44 % du trafic et 57 % des recettes en 2009. Ces navires ont tendance à être plus gros que la moyenne et rapportent davantage que les autres bateaux. Dans certains ports qui dépendent surtout des pétroliers, comme celui de Canso (N.-É.) et de la Baie Placentia (T.-N.-L.), les exigences de pilotage posent un défi plus grand en raison de la distance et du temps passé avec un pilote, ce qui engendre des coûts plus élevés que dans les autres ports pour fournir le service demandé. Les tarifs moyens sont également plus élevés dans ces ports.

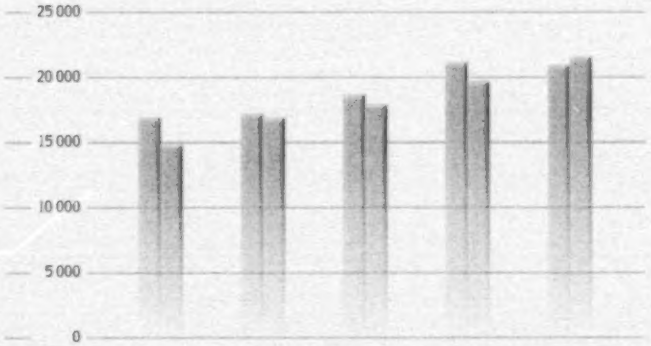
Recettes tirées du pilotage, par type de navire – 2010

Pétrolier	**54,9 %**
Cargo	**17,5 %**
Porte-conteneurs	**12,6 %**
Autre	**8,7 %**
Paquebot de croisière	**6,3 %**
Total	**100 %**



Pour 2010, les recettes de l'Administration ont été de 642 000 dollars ou 3 % de plus que prévu au budget. Le tableau ci-dessous montre les recettes réelles et les recettes prévues au budget pour les cinq dernières années.

Comparaison entre les recettes réelles et les recettes prévues au budget – 2006 – 2010 (en milliers de dollars)



	2006	2007	2008	2009	2010
Budget	16 871	17 161	18 687	21 135	**20 942**
Réelles	14 769	16 864	17 956	19 648	**21 584**

L'Administration offre ses services dans 17 zones de pilotage obligatoire. Elle tire de ces ports 97,3 % de ses recettes, le reste provenant des ports où le pilotage n'est pas obligatoire.

Recettes tirées des zones de pilotage obligatoire

En 2010, l'Administration a tiré 82 % de ses revenus de quatre grandes zones de pilotage obligatoire. Le port d'Halifax est celui qui a rapporté le plus, soit 26,3 % des recettes totales pour les zones de pilotage obligatoire, suivi de la Baie Placentia avec un rendement de 24,5 % et Saint John avec 16,7 % des recettes. Canso a affiché 14,5 % des recettes, ce qui est moins que les prévisions pour l'exercice. Les 18 % de recettes restantes ont été générés par les autres zones de pilotage obligatoire, St. John's venant en tête. Le tableau ci-dessous est une représentation graphique de la contribution des ports aux recettes.

Pourcentage des recettes tirées du pilotage obligatoire par port – 2010

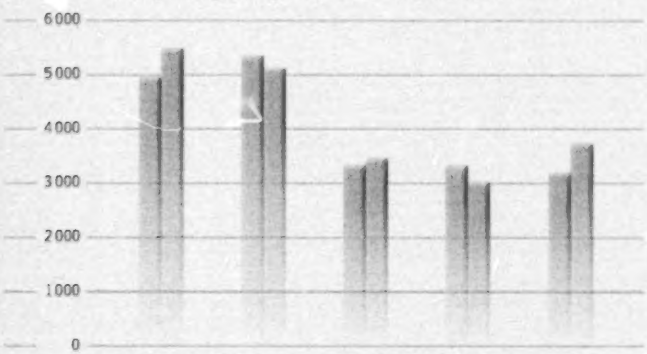
Halifax	26,3 %
Baie Placentia	24,5 %
Autre	18,0 %
Saint John	16,7 %
Canso	14,5 %
Total	100 %

St. John's	6,2 %
Sydney	3,7 %
Humber Arm	2,9 %
Autres zones de pilotage obligatoire	5,2 %

Deux des quatre grandes zones ont enregistré en 2010 des recettes supérieures aux prévisions tandis que les deux autres en ont généré moins que prévu. À Halifax, les recettes ont été de 10,4 % supérieures aux prévisions, l'activité accrue étant due en partie à la revue navale internationale en l'honneur du centenaire de la Marine canadienne. Une partie des activités principales d'Halifax, notamment la cargaison générale, les porte-conteneurs et les navires transportant des automobiles, ont toutefois été supérieures aux prévisions. À Saint John, les recettes ont été de 4,2 % supérieures aux prévisions, en raison surtout des recettes plus importantes que prévu tirées des pétroliers, vraquiers et paquebots de croisière. Les recettes de la Baie Placentia ont été de 4,8 % inférieures aux prévisions, le manque à gagner s'expliquant avant tout par la fermeture d'une raffinerie au premier trimestre par suite d'un incendie. Les recettes générées par le détroit de Canso ont été de 8,9 % inférieures aux prévisions, le fléchissement marqué du marché pétrolier aux États-Unis provoquant une baisse des expéditions.

Le tableau ci-dessous montre les recettes réelles et les recettes prévues au budget pour les zones de pilotage obligatoire en 2010.

Comparaison entre les recettes réelles et les recettes prévues au budget pour les zones de pilotage obligatoire en 2010 (en milliers de dollars)

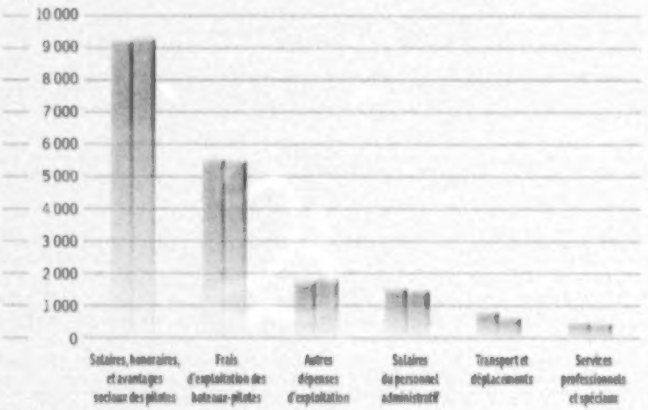


	Halifax	Baie Placentia	Saint John	Canso	Autres
Budget	4 974	5 379	3 332	3 326	3 212
Réelles	5 490	5 119	3 473	3 030	3 747

Même si les affectations de pilotage ont dépassé de 4,2 % les prévisions, l'Administration a dépensé 0,5 % de moins que prévu. Les seules catégories ayant enregistré un écart défavorable par rapport aux prévisions ont été les salaires des pilotes, qui ont été de moins de 1 % supérieurs aux prévisions, et les autres charges d'exploitation, qui ont dépassé de 1,5 % les prévisions.

Le tableau qui suit montre les dépenses réelles par rapport aux dépenses prévues au budget pour 2010 (en milliers de dollars).

Dépenses réelles par rapport aux dépenses prévues au budget pour 2010 (en milliers de dollars)



	Salaires, honoraires, et avantages sociaux des pilotes	Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	Autres dépenses d'exploitation	Salaires du personnel administratif	Transport et déplacements	Services professionnels et spéciaux
Budget	9 211	5 527	1 778	1 530	785	470
Réelles	9 298	5 512	1 804	1 503	642	449

L'Administration a prévu une marge bénéficiaire de 6,2 % sur les recettes de pilotage pour 2010 (compte non tenu des recettes tirées du supplément pour le remplacement des bateaux-pilotes). Comme les recettes ont été plus élevées que prévu, les résultats réels ont reflété une marge bénéficiaire de 9,5 % sur les recettes de pilotage (compte non tenu des recettes tirées du supplément pour le remplacement des bateaux-pilotes).

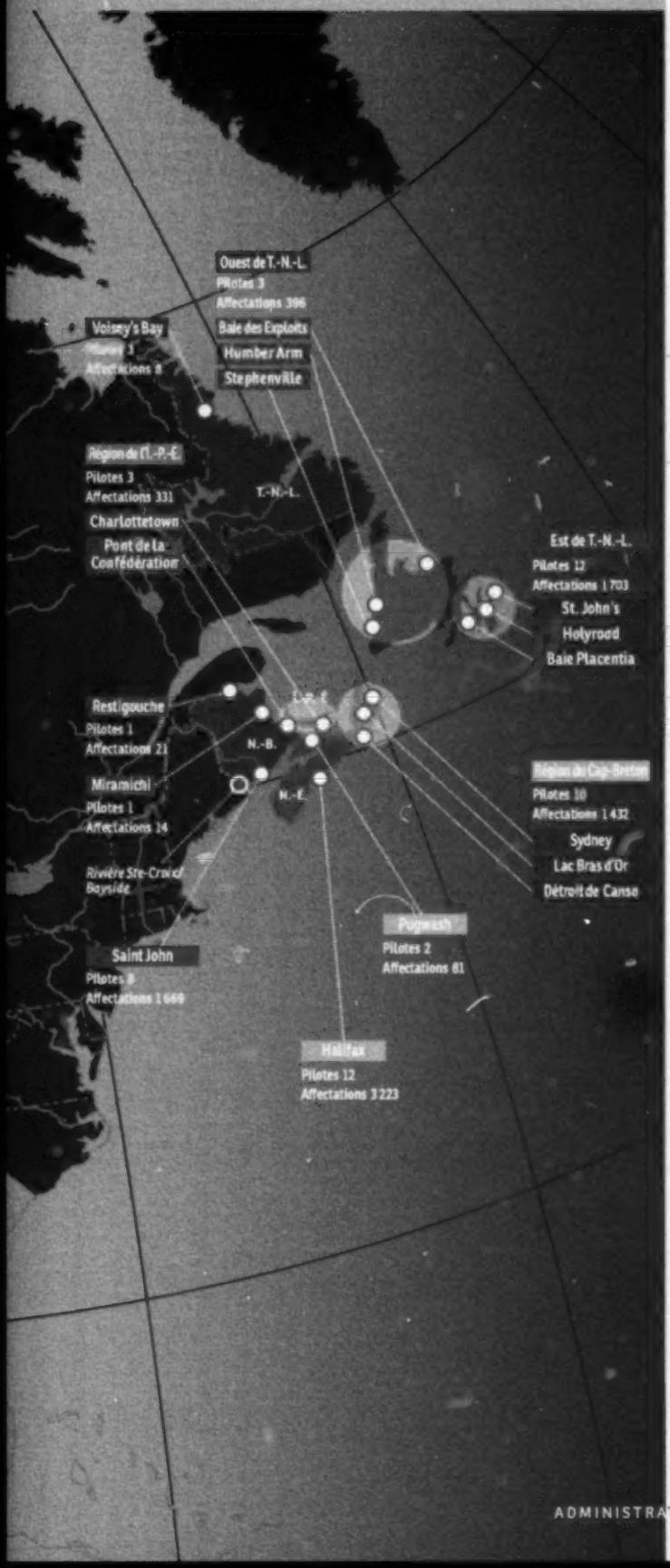
Le budget d'immobilisations de l'Administration pour 2010 s'élevait à 275 000 dollars. Les dépenses réelles pour l'exercice ont été de 455 000 dollars, soit 180 000 dollars de plus que prévu. Cela tient essentiellement à deux projets qui devaient être terminés en 2009 et qui se sont prolongés en 2010. La conception des nouveaux bateaux-pilotes a été retardée; comme elle n'a pas été achevée en 2009, certaines dépenses ont été engagées en 2010. Le coût du nouveau quai flottant à Saint John devait aussi être comptabilisé en 2009, mais l'installation n'a été terminée qu'en janvier 2010. La dépense la plus importante a été allouée au radoub et à l'équipement des bateaux-pilotes. La plupart de ces postes ont été reportés en 2011. Pendant l'année, l'Administration a achevé le projet de refonte de son site Web en lançant deux nouveaux sites sécurisés qui sont destinés à transmettre de l'information utile à ses clients et ses employés. L'Administration a également acheté un nouveau logiciel comptable appelé à remplacer un programme plus ancien qui n'était plus conforme aux systèmes d'exploitation plus récents. Ce logiciel sera pleinement opérationnel en 2011.

Le tableau ci-dessous montre les dépenses réelles en immobilisations par rapport au budget pour 2011.

Dépenses réelles en immobilisations par rapport au budget pour 2010

(en milliers de dollars)	Budget	Réelles
Construction ou achat de bateaux-pilotes	—	172
Radoub et équipement de bateaux-pilotes	160	8
Quais et structures	50	195
Logiciel	35	49
Matériel informatique et de communications	20	18
Améliorations locatives	10	13
	275	455

Zones de pilotage obligatoire



Région desservie

La *Loi sur le pilotage* a confié à l'Administration de pilotage de l'Atlantique la responsabilité de toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador, comme le montre la carte. Dans les limites de cette région, l'Administration a désigné 17 zones de pilotage obligatoire. Elle a recommandé que le secteur de la rivière Ste-Croix et de Bayside (N.-B.), qui en est toujours au stade réglementaire, devienne une zone de pilotage obligatoire. Ce port a été indiqué sur la carte à titre de zone proposée en vue du pilotage obligatoire.

L'Administration a désigné 17 autres zones où il y a une certaine activité commerciale. Comme le pilotage n'y est pas obligatoire, ces zones figurent sur la carte en tant que zones de pilotage facultatif. L'Administration a émis des brevets de pilote pour ces zones et elle va s'efforcer de fournir un service de pilotage, sous réserve de la disponibilité des pilotes et pourvu que cela n'ait pas d'impact sur le service de pilotage obligatoire.

Affectations sans incident en 2010 : **99,91 %**

Données provenant des zones de pilotage obligatoire

	Affectations		
	2010	2009	2008
Nouveau-Brunswick			
Saint John	**1 669**	1 631	1 580
Miramichi	**14**	19	15
Restigouche	**21**	26	34
Terre-Neuve-et-Labrador			
Est de T.-N.-L.			
St. John's	**755**	529	492
Holyrood	**26**	28	27
Baie Placentia	**922**	870	1 091
Ouest de T.-N.-L.			
Humber Arm	**273**	218	271
Stephenville	**10**	19	11
Baie des Exploits	**113**	83	137
Voisey's Bay	**8**	7	10
Nouvelle-Écosse			
Halifax	**3 223**	3 109	3 116
Région du Cap-Breton			
Détroit de Canso	**1 100**	1 248	1 306
Sydney	**296**	333	294
Lac Bras d'Or	**36**	37	59
Pugwash	**81**	127	145
Île-du-Prince-Édouard			
Charlottetown	**246**	200	190
Pont de la Confédération	**85**	108	123
Zones de pilotage facultatif	**460**	471	640
Total	**9 338**	9 063	9 541

En 2010, le nombre d'affectations a globalement augmenté de **3 % par rapport à 2009.**

Examen comparatif : *renseignements financiers et statistiques*

Renseignements financiers

(en milliers de dollars)	**2010**	2009	2008
Total des recettes	**21 584 $**	19 648 $	17 956 $
Dépenses			
Traitements, honoraires et prestations	**12 032**	11 323	11 546
Bateaux-pilotes	**4 963**	5 200	5 045
Autres dépenses	**2 213**	1 816	2 127
Total des dépenses	**19 208**	18 339	18 718
Produit net (perte)	**2 376 $**	1 309 $	(762) $
Recettes de pilotage – Zones de pilotage obligatoire			
Nouvelle-Écosse	**9 481 $**	9 391 $	7 973 $
	44 %	48 %	46 %
Terre-Neuve-et-Labrador	**7 365**	6 015	5 773
	34 %	31 %	33 %
Nouveau-Brunswick	**3 608**	3 048	2 604
	17 %	16 %	15 %
Île-du-Prince-Édouard	**405**	445	379
	2 %	2 %	2 %
Recettes de pilotage – Zones de pilotage facultatif	**576**	560	772
	2 %	2 %	4 %
Total des recettes de pilotage	**21 435 $**	19 459 $	17 501 $

En 2010, les recettes totales ont dépassé de
3,1 % les prévisions.

En 2010, les affectations de pilotage ont dépassé de
4,2 % les prévisions.

En 2010, les dépenses totales ont été inférieures de
0,5 % aux prévisions.

Les quatre provinces ont été financièrement autonomes en 2010.

Statistiques

	2010	2009	2008
Unités de pilotage*	**3 529 187**	3 373 946	3 453 175
Affectations de pilotage	**9 338**	9 063	9 541
Nombre moyen d'unités par affectation	**378**	372	362
Incidents**	**8**	9	5
Pourcentage des affectations sans incidents	**99,91 %**	99,90 %	99,95 %
Nombre d'employés***			
Pilotes employés	**46**	45	44
Équipage des bateaux-pilotes	**14**	14	14
Directeurs et administration	**10**	10	10
Affectateurs	**6**	6	6
Total employés	**76**	75	74
Pilotes d'entreprise	**13**	13	13

** Une unité de pilotage représente une mesure de grandeur d'un bateau et comporte les dimensions que voici : la longueur, la largeur et le moule en profondeur du bateau.*

*** Compilation de tous les rapports d'incidents maritimes, avec ou sans dommages, déposés par des pilotes autorisés.*

**** Employés à temps plein (ou l'équivalent) en poste au 31 décembre de chaque année.*

Perspectives d'avenir – 2011 et au-delà

Bateaux-pilotes

L'Administration poursuit le programme de remplacement de ses bateaux-pilotes. Après avoir mené un processus de sélection rigoureux et transparent en 2010, elle a passé un contrat avec un chantier naval à Lunenburg (N.-É.) pour la construction de deux nouveaux navires dont l'un est destiné à Halifax (N.-É.) et l'autre à Saint John (N.-B.). Les membres d'équipage et les pilotes disposeront à bord d'une technologie et d'un matériel de sécurité tout ce qu'il y a de plus modernes. La livraison des bateaux se fera à environ six mois d'intervalle en 2012. Les clients d'Halifax et de Saint John, qui ont particulièrement soutenu cette initiative, ont accepté de payer un supplément pour les bateaux-pilotes afin d'aider à défrayer les coûts initiaux pour la conception et la construction des navires.

Normes internationales d'information financière

Le Conseil des normes comptables de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a adopté une stratégie de convergence des principes comptables généralement reconnus (PCGR) et des Normes internationales d'information financière (IFRS). Dans les faits, les IFRS vont devenir les PCGR canadiens. L'Administration de pilotage de l'Atlantique devra adopter les IFRS pour l'exercice de 2011. L'Administration de pilotage de l'Atlantique a bien avancé le processus de conversion et va adopter les IFRS à compter du 1er janvier 2011. Elle s'attend à ce que les changements requis augmentent considérablement les coûts d'amortissement des bateaux-pilotes, surtout dans les zones qui ont des navires et de l'équipement plus récents. Cette hausse des coûts a été incluse dans le budget de 2011 et prise en compte dans l'établissement des tarifs.

Croissance des affaires

Maintenant que le Canada atlantique se remet de la récession, il y a plusieurs projets intéressants qui vont avoir des répercussions sur les ports relevant de la juridiction de l'Administration.

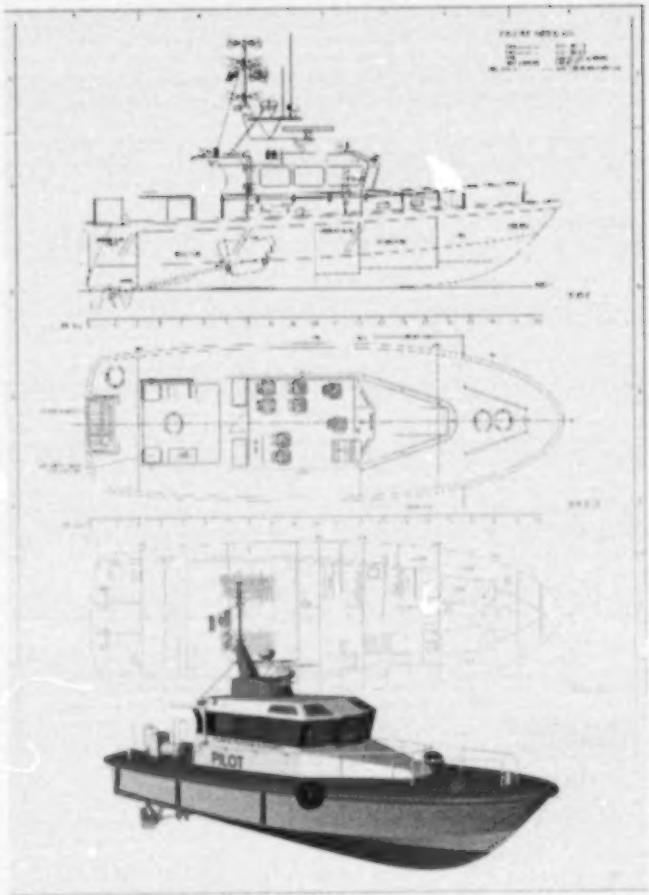
Le développement de la nouvelle mine de potasse près de Sussex va entraîner une augmentation des exportations par le port de Saint John. La mine, qui sera opérationnelle d'ici 2015, aura une capacité d'exportation d'environ 2,5 millions de tonnes par année. Il s'agit d'une forte hausse par rapport à la capacité actuelle de 1 million de tonnes. Le terminal de Canaport LNG à Saint John (N.-B.) a achevé la construction du troisième silo d'entreposage en 2010 et se propose de doubler d'ici 2012 ses exportations vers le nord-est des États-Unis, qui transiteront par le port de Saint John.

Dans la Baie Placentia (T.-N.-L.), l'installation de traitement du nickel à Long Harbour devrait être prête en 2013 et l'on s'attend à ce qu'il y ait beaucoup de mouvements de bateaux pendant la construction. À la raffinerie de pétrole de Come-by-Chance, un investissement d'environ 190 millions de dollars va être fait en 2011 pour rationaliser la production et augmenter l'efficacité.

Le dragage du port de Sydney est prévu pour la fin de 2011. Les travaux destinés à porter la profondeur du chenal à 17 mètres vont permettre à Sydney d'attirer des navires plus gros et il est prévu de construire à plus long terme un terminal à conteneurs dans le port. La planification du nouveau terminal à conteneurs à Melford, dans le détroit de Canso, se poursuit et l'exploitation devrait débuter en 2013.

De nombreux ports travaillent de manière assidue afin de développer l'industrie des paquebots de croisière au Canada atlantique. Des ports comme ceux d'Halifax (N.-É.), de Saint John et de Charlottetown (Î.-P.-É.), de St. John's (T.-N.-L.) et de Sydney (N.-É.) poursuivent leurs efforts de marketing afin de promouvoir la région de l'Atlantique en tant que destination pour les croisiéristes.

L'Administration attend toujours une réponse à son projet visant à faire du secteur de la rivière Ste-Croix et du port de Bayside, au Nouveau-Brunswick, une zone de pilotage obligatoire. Le projet doit être examiné plus à fond étant donné les eaux internationales qui pourraient devoir être prises en considération. Comme il n'y a guère de trafic dans la région, on ne s'attend pas à ce que la nouvelle zone ait des répercussions financières ou opérationnelles importantes pour l'Administration.



Tarifs

L'Administration a examiné une fois encore sa structure tarifaire afin d'éliminer les disparités et d'offrir des tarifs équitables à tous ses clients. En 2010, elle a instauré des redevances de carburant pour trois ports où elle exploite ses propres bateaux-pilotes, une initiative qui assure aux clients un traitement plus transparent que lorsque le coût du carburant est inclus dans le tarif de base. L'introduction, en 2010, d'une redevance par tonneau de jauge brute a été la première étape d'une approche graduelle en vue d'avoir des tarifs plus équitables entre les différentes configurations de navires. Cette redevance par tonneau de jauge brute sera majorée en 2011 et devrait l'être à nouveau en 2012.

L'Administration a reçu l'approbation nécessaire pour augmenter ses tarifs dans quatre ports à compter du 1er janvier 2011. Ces ajustements tarifaires devraient représenter une augmentation globale de 2,3 % des rentrées imputables au pilotage. L'Administration a examiné les besoins en matière de service des clients dans chaque grand port afin de déterminer où il serait possible de faire des économies en réduisant le nombre ou la disponibilité des pilotes et des bateaux-pilotes. Les clients ont indiqué que le service est essentiel et ils ont demandé que les effectifs soient maintenus en l'état ou augmentés afin d'éviter une baisse de la qualité du service. L'APA a tenu compte de leurs exigences pour établir les tarifs.

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage de l'Atlantique conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. Ils s'appuient sur les meilleures estimations et le jugement de la direction, le cas échéant. La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information contenue dans les états financiers et le rapport annuel.

La direction a aussi la responsabilité d'établir et de maintenir un système de contrôle interne conçu de manière à fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont effectuées conformément aux autorisations pertinentes et que les systèmes comptables produisent en temps voulu l'information financière exacte.

La direction de l'Administration doit gérer ses affaires conformément à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Les membres de l'Administration sont responsables de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses obligations en matière d'information financière et de contrôle interne. Ces responsabilités sont déléguées au Comité d'audit, qui se réunit avec la direction et les auditeurs pour s'assurer que les obligations ont bien été remplies et pour examiner les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par les membres de l'Administration sur la recommandation du Comité d'audit.

La vérificatrice générale du Canada effectue un audit indépendant des opérations et des états financiers de l'Administration, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et elle formule une opinion sur les états financiers. Elle a pleinement et librement accès au Comité d'audit de l'Administration, et son rapport figure ci-après.

Le chef de la direction,

R.A. McGuinness

Le chef des affaires financières,

P. MacArthur, CMA

Halifax, Canada
Le 9 mars 2011

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

Rapport de l'auditeur indépendant

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, qui comprennent le bilan au 31 décembre 2010, et l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 2010, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables généralement reconnus du Canada ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration de pilotage de l'Atlantique dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements ainsi qu'aux règlements administratifs de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Nancy Y. Cheng, FCA
vérificatrice générale adjointe

Le 9 mars 2011
Halifax, Canada

Bilan

31 décembre 2010

en milliers de dollars		2010		2009	
Actif					
À court terme					
	Trésorerie	**3 678**	**$**	771	$
	Créances, valeur nette *(note 6)*	**2 649**		2 355	
	Frais payés d'avance	**61**		67	
		6 388		3 193	
À long terme					
	Actifs incorporels, valeur nette *(note 7)*	**213**		192	
	Immobilisations corporelles, valeur nette *(note 8)*	**7 693**		7 891	
		7 906		8 083	
		14 294	**$**	11 276	$
Passif					
À court terme					
	Créditeurs et charges à payer *(note 6)*	**1 753**	$	1 119	$
	Tranche des emprunts bancaires échéant à moins d'un an *(note 9)*	**239**		227	
	Indemnités de départ *(note 10)*	**—**		35	
		1 992		1 381	
À long terme					
	Emprunts bancaires *(note 9)*	**3 589**		3 829	
	Indemnités de départ *(note 10)*	**1 496**		1 225	
		5 085		5 054	
		7 077		6 435	
Capitaux propres du Canada					
Capital d'apport		**2 305**		2 305	
Bénéfices non répartis		**4 912**		2 536	
		7 217		4 841	
		14 294	**$**	11 276	$

Engagements (note 15)
Éventualités (note 16)
Événements postérieurs à la date de clôture (note 17)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par les membres de l'Administration :

Membre Membre

État des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis

Exercice clos le 31 décembre 2010

en milliers de dollars		**2010**		2009	
Produits					
	Droits de pilotage *(note 12)*	**21 435**	**$**	19 459	$
	Produits financiers et autres produits	**149**		189	
		21 584		19 648	
Charges					
	Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	**9 298**		8 632	
	Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	**5 512**		5 687	
	Salaires et avantages sociaux du personnel	**1 503**		1 512	
	Transports et déplacements	**642**		611	
	Amortissement	**593**		589	
	Services professionnels et spéciaux	**449**		287	
	Services publics, fournitures et approvisionnements *(note 8)*	**383**		287	
	Locations	**266**		274	
	Formation	**237**		135	
	Frais d'intérêts	**199**		211	
	Communications	**126**		114	
		19 208		18 339	
Résultat net et résultat étendu		**2 376**		1 309	
Bénéfices non répartis à l'ouverture de l'exercice		**2 536**		1 227	
Bénéfices non répartis à la clôture de l'exercice		**4 912**	$	2 536	$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

Exercice clos le 31 décembre 2010

en milliers de dollars	**2010**	2009
Activités d'exploitation		
Rentrées de fonds – clients	**21 141 $**	19 256 $
Sorties de fonds – salariés	**(11 671)**	(11 275)
Sorties de fonds – fournisseurs	**(5 994)**	(7 024)
Autres produits reçus	**149**	539
Versement d'indemnités de départ	**(35)**	(133)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**3 590**	1 363
Activités d'investissement		
Produits de la vente d'autres actifs	**—**	17
Achat d'immobilisations corporelles	**(455)**	(322)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(455)**	(305)
Activités de financement		
Remboursement des emprunts bancaires	**(228)**	(216)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**(228)**	(216)
Augmentation de la trésorerie	**2 907**	842
Trésorerie (dette bancaire) à l'ouverture de l'exercice	**771**	(71)
Trésorerie à la clôture de l'exercice	**3 678 $**	771 $
Information supplémentaire		
Intérêts payés	**199 $**	211 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires

31 décembre 2010
(en milliers de dollars)

1. Objectifs et activités

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse s'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations.

L'Administration est une société d'État qui figure à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

2. Réglementation des droits de pilotage

La *Loi sur le pilotage* régit le processus d'établissement des tarifs des droits de pilotage. L'Administration prend, avec l'approbation du gouverneur en conseil, des règlements pour prescrire les tarifs. Elle doit publier les tarifs des droits proposés dans la *Gazette du Canada*, et quiconque a des raisons de croire qu'un tarif proposé n'est pas dans l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition exposant ses motifs auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) dans les 30 jours qui suivent la publication de la proposition tarifaire.

L'OTC doit faire enquête sur le tarif de droits proposé faisant l'objet d'un avis d'opposition. À l'issue de l'enquête, l'OTC doit faire une recommandation au plus tard 120 jours après la réception de l'avis d'opposition, et l'Administration est obligée d'en tenir compte.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la Gazette du Canada. Cependant, dans le cas où l'OTC recommande des droits de pilotage inférieurs à ceux que l'Administration a fixés, celle-ci est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé les droits la différence entre les droits versés et les droits recommandés par l'OTC, y compris les intérêts. Le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'OTC.

3. Principales méthodes comptables

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

a) Instruments financiers

Les équivalents de trésorerie représentent des placements à court terme très liquides qui arriveront à échéance dans les 90 jours suivant la date de clôture de l'exercice. Ils sont désignés comme détenus à des fins de transaction et comptabilisés à la juste valeur.

La politique de placement à long terme de l'Administration consiste à maximiser le taux de rendement des placements compris dans un portefeuille d'obligations du gouvernement garanties. L'Administration désigne tous les placements comme détenus à des fins de transaction. Par conséquent, les placements sont comptabilisés à la juste valeur. La juste valeur est fondée sur le cours du marché des placements à la clôture de l'exercice. Les achats et les ventes de placements sont comptabilisés à la date de règlement.

Les gains et les pertes réalisés qui résultent de la vente de placements sont comptabilisés à titre de produits financiers et autres produits dans l'exercice au cours duquel ils ont été réalisés. Les gains et les pertes non réalisés qui résultent de variations de la juste valeur sont comptabilisés à titre de produits financiers et autres produits dans l'exercice au cours duquel ils se produisent. Les produits de placements qui proviennent des intérêts créditeurs sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ils sont gagnés. Les produits de placements sont présentés après déduction des frais de placements.

Les créances, classées comme prêts et créances, et les créditeurs et charges à payer, classés comme autres passifs financiers, sont d'abord évalués à leur juste valeur, qui correspond approximativement à leur coût après amortissement en raison de leur échéance à court terme.

Les emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et sont d'abord évalués à leur juste valeur. Après la comptabilisation initiale, les emprunts bancaires sont évalués au coût après amortissement à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'Administration ne détient aucun instrument financier dérivé ni élément de couverture.

b) Actifs incorporels

Les actifs incorporels de l'Administration comprennent les logiciels acquis et développés à l'interne. Ils sont comptabilisés au coût diminué du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur relatifs à ces actifs. Les actifs incorporels sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée de vie utile estimative. L'estimation de la durée de vie utile ainsi que les méthodes d'amortissement sont examinées à la clôture de chaque exercice.

La durée de vie utile utilisée dans le calcul de l'amortissement des logiciels acquis et développés à l'interne varie de cinq à dix ans.

Les actifs incorporels sont soumis à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Toute perte de valeur est comptabilisée dans le résultat net et le résultat étendu. Elle correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur.

c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend les frais de conception, le coût des matériaux et le coût de la main-d'œuvre directe. Les montants présentés au poste « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes lorsque la construction est terminée, et ils sont ensuite amortis. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et est fondé sur la durée de vie utile estimative des actifs, comme suit :

Bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Mobilier et matériel	4 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

d) Indemnités de départ

Les salariés ont droit à des indemnités de départ aux termes des conventions collectives et des conditions d'emploi. L'Administration comptabilise le coût des indemnités de départ futures au cours de l'exercice pendant lequel les salariés lui rendent les services. Elle comptabilise le passif au titre de ces indemnités à mesure que celles-ci sont constituées. La direction établit l'obligation au titre des indemnités de départ constituées selon une méthode fondée sur des hypothèses et ses meilleures estimations. Les changements d'estimations comptables sont imputés ou crédités à l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis de l'exercice au cours duquel ils sont apportés. Ces indemnités de départ représentent la seule obligation de l'Administration qui exige des paiements futurs.

e) Régime de retraite

Tous les salariés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. L'Administration et les salariés doivent cotiser au Régime. Les cotisations de l'Administration au Régime représentent le coût total pris en charge par l'employeur. Ce montant est un multiple des cotisations exigées des salariés et il peut fluctuer au fil du temps selon les résultats du Régime. Ces cotisations constituent l'obligation totale de l'Administration. Elles sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel les services sont rendus. L'Administration n'est pas tenue de combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

f) Capital d'apport

Le capital d'apport se compose du coût historique estimatif des immobilisations obtenues du Canada lors de la création de l'Administration et des immobilisations financées grâce aux crédits parlementaires.

g) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés au moment où les services de pilotage sont rendus.

h) Incertitude relative à la mesure

La préparation des présents états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont un effet sur les montants déclarés de l'actif et du passif à la date des états financiers ainsi que sur les montants déclarés des produits et des charges au cours de l'exercice. La durée de vie utile estimative des immobilisations incorporelles et des actifs incorporels et l'obligation au titre des indemnités de départ constituées représentent les estimations les plus importantes faisant l'objet d'une incertitude relative à la mesure. Les résultats réels pourraient différer grandement de ces estimations.

i) Capital

Le capital de l'Administration correspond à ses capitaux propres, ce qui comprend le capital d'apport et les bénéfices non répartis. Les capitaux propres sont représentés par l'actif net. En matière de gestion du capital, les objectifs de l'Administration sont les suivants :

- préserver la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation en conservant un montant de capital suffisant pour faire face aux pertes d'exploitation possibles, en vue de pouvoir continuer à offrir un service de pilotage sûr et efficace;
- établir une provision pour le coût de construction ou d'acquisition de nouveaux bateaux-pilotes;
- établir une provision pour tout passif non capitalisé ayant trait principalement aux indemnités de départ.

L'Administration mène ses activités de manière à disposer en tout temps du montant de capital requis pour réaliser ces trois objectifs. La structure de capital est rajustée quand des changements touchent la conjoncture économique et les caractéristiques de risque des actifs sous-jacents. Pour pouvoir maintenir ou rajuster sa structure de capital, l'Administration peut être amenée à modifier ses cibles de rendement des services de pilotage et sa structure tarifaire pour une période donnée, à reporter des projets de construction, ou à vendre des actifs en vue de réduire la dette. L'Administration n'a apporté aucun changement à sa définition de capital ni à ses objectifs, politiques et processus de gestion du capital depuis l'exercice précédent.

4. Changements de méthodes comptables à venir

Le Conseil des normes comptables de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a annoncé que toutes les entités qui ont une obligation publique de rendre des comptes adopteront les Normes internationales d'information financière (IFRS) comme principes comptables généralement reconnus du Canada. L'Administration appliquera les IFRS pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2011. L'Administration a presque terminé sa transition des PCGR canadiens actuels aux IFRS. Les ajustements les plus importants liés aux IFRS, pour l'Administration, concernent l'évaluation des immobilisations corporelles.

5. Gestion des risques financiers

Aperçu

L'Administration est exposée aux risques suivants en raison de l'utilisation d'instruments financiers :

- risque de crédit
- risque de liquidité
- risque de taux d'intérêt.

La présente note fournit de l'information sur l'exposition à chacun de ces risques et sur les objectifs, les politiques et les processus

de l'Administration pour évaluer et gérer les risques. Des données quantitatives complémentaires sont incluses dans les présents états financiers.

Les membres de l'Administration sont entièrement responsables de l'établissement et de la surveillance d'un cadre de gestion des risques. Ils sont chargés d'élaborer les politiques de gestion des risques de l'Administration et de surveiller leur application.

Les politiques de gestion des risques de l'Administration permettent de recenser et d'analyser les risques auxquels l'Administration est exposée, d'établir des limites et des contrôles appropriés à l'égard des risques et de surveiller les risques et le respect des limites. Les politiques et les pratiques de gestion des risques sont revues à intervalles périodiques afin de prendre en compte tout changement dans les conditions de marché et les activités de l'Administration. À l'aide de programmes de formation et de normes et de procédures de gestion, l'Administration établit un environnement de contrôle rigoureux et stimulant, dans lequel tous les salariés peuvent comprendre leurs rôles et leurs obligations.

Le Comité d'audit encadre la manière dont la direction assure la conformité aux politiques et aux procédures de gestion des risques et il détermine si le cadre de gestion des risques est adéquat par rapport aux risques auxquels l'Administration est exposée. Pour appuyer le Comité d'audit à cet égard, des audits internes sont réalisées par des tiers externes, dans le cadre de contrats. Ces tiers effectuent les examens périodiques des contrôles et des procédures de gestion, et rendent compte de leurs résultats au Comité d'audit.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque que l'Administration subisse une perte financière si un client ou une contrepartie à un instrument financier manque à ses obligations contractuelles. Ce risque découle principalement des créances et des placements de l'Administration.

La valeur comptable de la trésorerie, des créances et des placements représente le risque de crédit maximal auquel l'Administration est exposée.

Les créances ne posent pas de risque de crédit important, car la *Loi sur le pilotage* stipule que le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage. La *Loi* prévoit un mécanisme qui interdit de donner congé à un navire si les droits de pilotage sont impayés.

La valeur comptable des créances de l'Administration s'établissait à 2 649 $ au 31 décembre 2010 (2 355 $ en 2009). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2010, environ 95 % des créances (92 % en 2009), selon leur valeur nette, étaient à court terme, tandis que 5 % des créances (8 % en 2009) étaient en souffrance depuis plus de 45 jours. Par le passé, l'Administration n'a pas subi de pertes en raison de créances irrécouvrables. La provision pour créances douteuses de l'Administration s'élevait à 17 $ au 31 décembre 2010 (201 $ en 2009).

La trésorerie est conservée dans une banque à charte canadienne. En outre, le risque de crédit lié aux placements est atténué du fait que la *Loi sur le pilotage* stipule qu'une Administration ne peut placer des fonds, avec l'approbation du ministre compétent, que dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada, par une province ou par une municipalité canadienne.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse honorer ses obligations financières à leur échéance. Pour gérer ce risque, l'Administration vise, dans la mesure du possible, à toujours avoir suffisamment de liquidités pour honorer ses obligations à leur échéance, que les conditions soient normales ou défavorables, sans subir de pertes inacceptables ou risquer de nuire à sa réputation.

L'Administration s'efforce de disposer en tout temps des ressources nécessaires pour satisfaire aux charges d'exploitation prévues pour une période de 90 jours. Ces charges comprennent le service des obligations financières, mais excluent toute incidence possible de circonstances extrêmes qui ne peuvent être prévues de façon raisonnable, comme les désastres naturels. À cette fin, l'Administration maintient une ligne de crédit de 1 000 $ non garantie, dont le taux d'intérêt ne peut dépasser le taux préférentiel.

La valeur comptable des créditeurs de l'Administration s'établissait à 1 092 $ au 31 décembre 2010 (516 $ en 2009), et ces créditeurs ont tous des échéances inférieures à 60 jours. La valeur comptable des charges à payer était de 661 $ au 31 décembre 2010 (603 $ en 2009).

L'Administration a fait des emprunts à vue auprès d'une banque à charte canadienne. Au 31 décembre 2010, ces emprunts totalisaient 3 828 $ (4 056 $ en 2009).

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. Ce risque n'est pas important pour l'Administration.

6. Juste valeur des instruments financiers

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont désignés comme étant détenus à des fins de transaction étant donné que leur juste valeur peut être déterminée de façon fiable et qu'ils sont évalués à la juste valeur. Les créances et les créditeurs sont engagés dans le cours normal des affaires et sont respectivement exigibles et payables sur demande. La valeur comptable de ces instruments financiers se rapproche de la juste valeur, car leur échéance est à court terme. La juste valeur des emprunts bancaires est présentée dans la note 9.

7. Actifs incorporels

	2010	2009
Coût à l'ouverture de l'exercice	**365 $**	591 $
Développement	**49**	40
Cessions	**(67)**	(266)
Coût à la clôture de l'exercice	**347**	365
Amortissement accumulé à l'ouverture de l'exercice	**(173)**	(405)
Amortissement des cessions au cours de l'exercice	**67**	266
Amortissement de l'exercice	**(28)**	(34)
Amortissement accumulé à la clôture de l'exercice	**(134)**	(173)
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	**213 $**	192 $

8. Immobilisations corporelles

2010	Terrains	Bateaux-pilotes	Bateaux-pilotes en construction	Mobilier et matériel	Améliorations locatives	Total
Cost at December 31, 2009	**1 $**	**11 167 $**	**267 $**	**641 $**	**155 $**	**12 231 $**
Ajout	—	8	172	213	13	406
Cessions	—	—	—	(94)	—	(94)
Coût au 31 décembre 2010	1	11 175	439	760	168	12 543
Amortissement accumulé au 31 décembre 2010	—	(3 791)	—	(400)	(149)	(4 340)
Amortissement des cessions au cours de l'exercice	—	—	—	55	—	55
Amortissement de l'exercice	—	(483)	—	(76)	(6)	(565)
Amortissement accumulé au 31 décembre 2010	**—**	**(4 274)**	**—**	**(421)**	**(155)**	**(4 850)**
Valeur comptable au 31 décembre 2010	**1 $**	**6 901 $**	**439 $**	**339 $**	**13 $**	**7 693 $**

2009	Terrains	Bateaux-pilotes	Bateaux-pilotes en construction	Mobilier et matériel	Améliorations locatives	Total
Coût au 31 décembre 2008	**1 $**	**11 099 $**	**72 $**	**731 $**	**204 $**	**12 107 $**
Ajout	—	68	195	19	—	282
Cessions	—	—	—	(109)	(49)	(158)
Coût au 31 décembre 2009	1	11 167	267	641	155	12 231
Amortissement accumulé au 31 décembre 2008	—	(3 310)	—	(450)	(183)	(3 943)
Amortissement des cessions au cours de l'exercice	—	—	—	109	49	158
Amortissement de l'exercice	—	(481)	—	(59)	(15)	(555)
Amortissement accumulé au 31 décembre 2009	**—**	**(3 791)**	**—**	**(400)**	**(149)**	**(4 340)**
Valeur comptable au 31 décembre 2009	**1 $**	**7 376 $**	**267 $**	**241 $**	**6 $**	**7 891 $**

Au cours de 2010, l'Administration a cédé un certain nombre d'actifs jugés obsolètes des comptes Mobilier et matériel et Améliorations locatives. Plusieurs de ces actifs avaient une valeur comptable nette au moment de la cession, et une perte de 39 $ a été comptabilisée en résultats au poste Services publics, fournitures et approvisionnements.

9. Emprunts bancaires

L'Administration a obtenu du ministre des Finances l'autorisation d'emprunter 4 500 $ pour financer la construction de deux bateaux-pilotes. Les emprunts sont amortis sur 15 ans, et portent intérêt à des taux fixes pour une période de 5 ans. À l'échéance de chaque période de cinq ans, le taux d'intérêt est négocié pour la période suivante. L'Administration a reçu par écrit de la banque la confirmation qu'elle n'appliquera pas son droit d'exiger un paiement avant le 31 décembre 2011, pourvu que l'Administration continue de respecter les conditions de remboursement des emprunts. Au 31 décembre, les soldes des emprunts étaient les suivants :

	2010	2009
Emprunt à vue, remboursable par versements mensuels, y compris les intérêts à 5,06 %, amorti sur 15 ans, venant à échéance le 1er septembre 2012, non garanti	**2 531 $**	2 684 $
Emprunt à vue, remboursable par versements mensuels, y compris les intérêts à 5,03 %, amorti sur 15 ans, venant à échéance le 1er février 2013, non garanti	**1 297**	1 372
	3 828 $	4 056 $
Tranche à court terme	**239 $**	227 $
Tranche à long terme	**3 589**	3 829
	3 828 $	4 056 $

Au 31 décembre 2010, la juste valeur estimative des emprunts bancaires était de 4 039 $ (4 355 $ en 2009). L'estimation est fondée sur les remboursements de capital futurs actualisés aux taux d'intérêt courants pour des emprunts semblables.

Les remboursements minimaux de capital qui restent à effectuer sont les suivants :

2011	239 $
2012	251
2013	265
2014	278
2015 et par la suite	2 795
	3 828 $

10. Indemnités de départ

L'Administration verse des indemnités de départ à ses salariés en fonction du nombre d'années de service et du salaire de fin de carrière. Ce régime n'étant pas capitalisé, il ne détient aucun actif. Cela entraîne donc un déficit égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. Voici l'information concernant ce régime, établie au 31 décembre :

	2010	2009
Hypothèses :		
Taux d'actualisation	**3 %**	4 %
Taux d'inflation	**2 %**	2 %
Nombre minimal d'années de service prévues	**10 ans**	10 ans
Âge à la retraite	**60 ans**	60 ans
Obligation au titre des indemnités de départ constituées à l'ouverture de l'exercice	**1 260 $**	1 264 $
Coût pour l'exercice	**271**	129
Indemnités versées au cours de l'exercice	**(35)**	(133)
Obligation au titre des indemnités de départ constituées à la clôture de l'exercice	**1 496 $**	1 260 $
Tranche à court terme	**— $**	35 $
Tranche à long terme	**1 496**	1 225
	1 496 $	1 260 $

11. Facilité de crédit à l'exploitation

L'Administration a une facilité de crédit à l'exploitation d'un maximum de 1 000 $ dont le taux d'intérêt ne peut dépasser le taux préférentiel. Aucun montant n'avait été tiré sur la facilité de crédit au 31 décembre 2010 (aucun en 2009). L'Administration a accès à cette facilité selon ses besoins. Celle-ci ne comporte pas de date de renouvellement ou d'échéance fixe.

12. Droits de pilotage

En 2010, l'Administration a maintenu le droit supplémentaire pour le remplacement de bateaux-pilotes pour les ports de Halifax, en Nouvelle-Écosse, et de Saint John, au Nouveau-Brunswick. Ce droit supplémentaire servira à acquitter les coûts de conception initiale et de construction de nouveaux bateaux-pilotes pour chaque port. Il est entré en vigueur le 28 juillet 2008 et le demeurera jusqu'à la fin de 2011.

	2010	2009
Droits de pilotage	**21 070 $**	19 091 $
Droit supplémentaire pour le remplacement de bateaux-pilotes		
Halifax (67 $ par affectation)	**203**	207
Saint John (100 $ par affectation)	**162**	161
Total des droits de pilotage	**21 435 $**	19 459 $
Solde disponible provenant des droits supplémentaires à l'ouverture de l'exercice	**269 $**	96 $
Droits supplémentaires pour le remplacement de bateaux-pilotes de l'exercice	**365**	368
Coûts de conception de l'exercice	**(172)**	(195)
Solde disponible provenant des droits supplémentaires à la clôture de l'exercice	**462 $**	269 $

13. Régime de retraite

L'Administration et tous les salariés admissibles cotisent au Régime de retraite de la fonction publique. L'Administration est tenue de cotiser au Régime de retraite de la fonction publique à raison de 1,94 fois la cotisation de l'employé (1,91 pour 1 en 2009) par rapport à un seuil salarial défini. Pour la portion des salaires supérieure à ce seuil, l'Administration doit verser des cotisations à raison de 8,9 fois la cotisation de l'employé (7,5 pour 1 en 2009). Ce régime verse des prestations en fonction des années de service et de la rémunération moyenne au moment de la retraite. Les prestations sont pleinement indexées en fonction de l'indice des prix à la consommation. Les cotisations au Régime de retraite de la fonction publique se répartissent comme suit :

	2010	2009
Cotisations de l'Administration	**1 040 $**	940 $
Cotisations des employés	**518 $**	486 $

14. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée par voie de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. L'Administration transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités, selon les mêmes conditions qui s'appliquent aux parties non apparentées. Ces opérations sont négligeables et n'ont pas d'effet important sur les présents états financiers.

15. Engagements

L'Administration a conclu des contrats pour des services de bateaux-pilotes, la location de bureaux et la location de quais pour lesquels elle doit effectuer les versements minimaux suivants :

2011	1 451	$
2012	195	
2013	156	
2014	149	
2015 et par la suite	355	
	2 306	$

16. Éventualités

L'Administration fait l'objet de réclamations ou peut faire l'objet de réclamations éventuelles de tiers. Il est impossible de déterminer pour le moment l'issue de ces réclamations. La direction est d'avis que le règlement de ces réclamations n'aura pas d'incidence négative importante sur l'Administration.

17. Événements postérieurs à la date de clôture

Le 7 février 2011, l'Administration a conclu un contrat pour la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes. Le montant du contrat s'élève à 4 628 $, et la construction devrait être terminée en 2012. Ce contrat n'a pas d'incidence sur les états financiers de 2010.